

**EC** **ENCYCLOPAEDIA**  
**CINEMATOGRAPHICA**

FILM E 2232

Prahnfähre über die Oste  
Baujahr 1911  
Oberndorf (Land Hadeln)

**INSTITUT FÜR DEN WISSENSCHAFTLICHEN FILM · GÖTTINGEN**

ISSN 0073-8433

# **PUBLIKATIONEN ZU WISSENSCHAFTLICHEN FILMEN**

SEKTION  
**TECHNISCHE WISSENSCHAFTEN  
NATURWISSENSCHAFTEN**

SERIE 9 · NUMMER 2 · 1985

FILM E 2232

**Prahmfähre über die Oste  
Baujahr 1911  
Oberndorf (Land Hadeln)**



INSTITUT FÜR DEN WISSENSCHAFTLICHEN FILM · GÖTTINGEN

*Angaben zum Film:*

Tonfilm (Komm., deutsch), 16 mm, farbig, 186 m, 17 min (24 B/s). Hergestellt 1974, veröffentlicht 1979.

Das Filmdokument ist für die Verwendung in Forschung und Hochschulunterricht bestimmt. Die Aufnahmen entstanden mit Unterstützung durch die Stiftung Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven. Veröffentlichung von D. LUCKMANN, Bovenden bei Göttingen, und dem Institut für den Wissenschaftlichen Film, Göttingen, Dipl.-Ing. H. ADOLF; Kamera: D. LUCKMANN; Schnitt: J. WEISS.

*Zitierform:*

LUCKMANN, D., und INST. WISS. FILM: Prahmfähre über die Oste, Baujahr 1911, Oberndorf (Land Hadeln). Film E 2232 des IWF, Göttingen 1979. Publikation von D. LUCKMANN, Publ. Wiss. Film., Sekt. Techn. Wiss./Naturw., Ser. 9, Nr. 2/E 2232 (1984), 15 S.

*Anschrift des Verfassers der Publikation:*

D. LUCKMANN, Breslauer Str. 3, D-3406 Bovenden.

---

PUBLIKATIONEN ZU WISSENSCHAFTLICHEN FILMEN

Sektion BIOLOGIE

Sektion PSYCHOLOGIE · PÄDAGOGIK

Sektion ETHNOLOGIE

Sektion TECHNISCHE WISSENSCHAFTEN

Sektion MEDIZIN

NATURWISSENSCHAFTEN

Sektion GESCHICHTE · PUBLIZISTIK

Herausgeber: H.-K. GALLE · Redaktion: E. BETZ, I. SIMON

PUBLIKATIONEN ZU WISSENSCHAFTLICHEN FILMEN sind die schriftliche Ergänzung zu den Filmen des Instituts für den Wissenschaftlichen Film und der Encyclopaedia Cinematographica. Sie enthalten jeweils eine Einführung in das im Film behandelte Thema und die Begleitumstände des Films sowie eine genaue Beschreibung des Filminhalts. Film und Publikation zusammen stellen die wissenschaftliche Veröffentlichung dar.

PUBLIKATIONEN ZU WISSENSCHAFTLICHEN FILMEN werden in deutscher, englischer oder französischer Sprache herausgegeben. Sie erscheinen als Einzelhefte, die in den fachlichen Sektionen zu Serien zusammengefaßt und im Abonnement bezogen werden können. Jede Serie besteht aus mehreren Lieferungen.

Bestellungen und Anfragen an: Institut für den Wissenschaftlichen Film

Nonnenstieg 72 · D-3400 Göttingen

Tel. (05 51) 20 22 02

DETLEV LUCKMANN, Bovenden bei Göttingen, und INSTITUT FÜR DEN WISSENSCHAFTLICHEN FILM, Göttingen:

Film E 2232

## **Prahmfähre über die Oste, Baujahr 1911, Oberndorf (Land Hadeln)**

Verfasser der Publikation: DETLEV LUCKMANN

Mit 5 Abbildungen

### *Inhalt des Films:*

**Prahmfähre über die Oste, Baujahr 1911, Oberndorf (Land Hadeln).** Der nichtfreifahrende Prahm der Fähre zu Oberndorf wird über Laufrollen an einem im Flußboden verlegten Seil entlang geführt. Nach Einhängen in entsprechende Seilrollen treibt der Prahm nach dem Ablegen anfangs mit der Flußströmung mit, gelangt dann zu dieser in eine Schräglage und giert so zum anderen Ufer. In der Gegenrichtung wird der Prahm durch Umhängen in andere Laufrollen in die für diese Fahrtrichtung richtige Schräglage gebracht. Da die Fließrichtung und die Wasserstände der Oste durch die Gezeiten beeinflusst werden, muß beim Wechsel der Strömungsrichtung in Flußmitte der Prahm gedreht werden. So bleiben die Laufrollen der Strömung zugewandt. Der hier verwendete Prahm wurde 1911 gebaut, die Fährstelle Oberndorf ist über 300 Jahre nachweisbar. Der Fährbetrieb wurde 1977 eingestellt.

### *Summary of the Film:*

**Prahm Ferry Across the Oste River, Year of Construction 1911, Oberndorf (Country of Hadeln).** The non self-contained prahm of the ferry at Oberndorf is guided along a rope installed in the river bottom via rollers. After having been secured in corresponding rope pulleys or rollers the prahm will drift on the river in the direction of flow initially after departure, will then be banked in relation to the flow and in this way will yaw or sheer to the other bank. In the opposite direction the prahm will be brought into the correct banking position by being secured in other rollers. Since the direction of flow as well as the water levels of the Oste river will be subject to tidal influences, the prahm must be turned in the middle of the river as the direction of flow will change. In this way, the rollers will remain in a position facing the flow. The prahm used in this place was built in the year of 1911. The ferry place Oberndorf is traceable more than 300 years back. Operation of the ferry was closed down in 1977.

### *Résumé du Film:*

**Transbordeur à péniche sur l'Oste, année de construction 1911, Oberndorf (Land Hadeln).** La péniche non autonome du transbordeur d'Oberndorf est guidée par l'intermédiaire de poulies le long d'un câble posé au fond du fleuve. Après sa suspension dans les poulies correspondantes, la

péniche suit d'abord le courant du fleuve; elle prend ensuite une position oblique par rapport à celui-ci, faisant ainsi une embardée vers l'autre rive. Dans le sens contraire, on met la péniche dans une position appropriée à cette direction en la suspendant dans d'autres poulies. Comme le courant et les niveaux d'eau de l'Oste sont influencés par la marée, il faut que la péniche soit tournée lors du changement du sens du courant au milieu du fleuve. Les poulies restent ainsi orientées dans le sens du courant. La péniche utilisée a été construite en 1911, Oberndorf est connu comme point de transbordement depuis plus de 300 ans. L'exploitation correspondante a cessé ses activités en 1977.

## Allgemeine Vorbemerkungen

### Geschichtlicher Überblick

Hadeln umfaßte ursprünglich das Gebiet zwischen Wesermündung, der Geeste, der Oste und der unteren Elbemündung. Die Geestrücken sind seit der Steinzeit bewohnt, während im Marschland die Siedlungen besonders auf den höher liegenden Wurten der Medem entstanden. Diese Wurten mußten bis zum Beginn der ersten Deichbauten im 12. Jahrhundert ständig erhöht werden. Durch holländische und sächsische Siedler erfolgte mit Förderung durch die Erzbischöfe von Bremen die Kolonisation der Marschen durch Deich- und Entwässerungsbauten. Mit dem Sturz Heinrich des Löwen wurde Hadeln von der Grafschaft Stade losgelöst und gelangte nach 1180 unter die Herrschaft der Herzöge von Sachsen, später Sachsen-Lauenburg. Zur besseren Lösung der Entwässerungsprobleme bildeten sich bäuerliche Selbstverwaltungen. In den Kirchspielen erhielten die Siedler politische Rechte, die auch der Landesherr anerkannte. Seine Rechte wurden wiederum durch einen Grafen mit Sitz in Otterndorf vertreten. Durch die Schwäche der Herzöge erwarb Hamburg 1286 die Insel Neuwerk, und nach dem Verlust von Ritzebüttel um 1400 kam Hadeln von 1402 bis 1481 unter Pfandherrschaft Hamburgs. Ferner gelangten im 13.-16. Jahrhundert das westliche Vorland der Wingst, die Vogtei Neuenwalde und das Land Wursten zum Erzstift Bremen. Die Vogtei Bederkesa kam zur Stadt Bremen. Im Dreißigjährigen Krieg wurde das jetzt kleinere Hadeln, es umfaßte nur noch das Gebiet um Otterndorf, durch Kampfhandlungen betroffen. Die Reformation erfolgte auch hier. Nach Aussterben der Lauenburger kam Hadeln infolge Erbstreitigkeiten erst unter kaiserliche Verwaltung und dann 1731 zum Kurfürstentum Braunschweig-Lüneburg, dem späteren Königreich Hannover. Als Teil der Landdrostei Stade blieb die Selbstverwaltung Hadelns weitgehend erhalten bis 1852 das Gerichtswesen dem hannoverschen angeglichen wurde. Eine freiwillige Gerichtsbarkeit der Kirchspiele wurde belassen und erst durch Preußen abgeschafft, das das Königreich 1866 übernommen hatte. Die weitere Entwicklung führte zur Auflösung der Hadler Stände 1884, des Hadler Konsistoriums 1885 und zur Schaffung des Kreises Hadeln (Fläche 326 km<sup>2</sup>) mit Sitz in Otterndorf. Bis 1932 lebte somit das alte Amt Otterndorf weiter bis zur Zusammenlegung mit dem Kreis Neuhaus a.d. Oste (Fläche 522 km<sup>2</sup>), er umfaßte das Gebiet östlich des Hadelner Kanals.

Das Gebiet des ehemaligen Kreises Neuhaus gehörte früher auch zur Grafschaft Stade, fiel nicht an die Sachsen, sondern 1236 an das Erzbistum Bremen, das kirchliche und weltliche Macht zugleich ausübte. Hier bildeten nicht wie in Hadeln die freien Bauern sondern

adlige Landesherren die Gesellschaftsschicht. Nach dem Westfälischen Frieden wurden die Erzbistümer Bremen und Verden schwedisches Gebiet, das von Stade aus verwaltet wurde. Nach dem Einmarsch der Dänen 1712 mußten die Schweden das Land aufgeben und die damaligen Herzogtümer Bremen und Verden kamen zu Braunschweig-Lüneburg. Die Verwaltungsgrenzen aus der Schwedenzeit blieben aber weitgehend erhalten. Von den Franzosen wurde eine Zentralverwaltung eingeführt, das Gebiet der Niederelbe gehörte zum Departement Elbmündung, Arrondissement Stade. Nach dem Ende der französischen Besetzung wurde erst der alte Zustand wieder hergestellt und dann von Hannover 1852 die Ämter neu geordnet. Die Kirchspiele Lamstedt und Hechthausen kamen 1859 zum Amt Osten, Oberndorf blieb beim Amt Neuhaus. Beide Ämter wurden 1867 zu einem Landkreis mit zwei Verwaltungen vereinigt. Der Kreis Neuhaus a.d. Oste entstand 1885 mit dortigem Landratsamt und wurde 1932 mit dem Kreis Hadeln vereinigt. Auf Vorschlag des letzten Landrates des Altkreises Hadeln Hinrich Wilhelm Kopf,

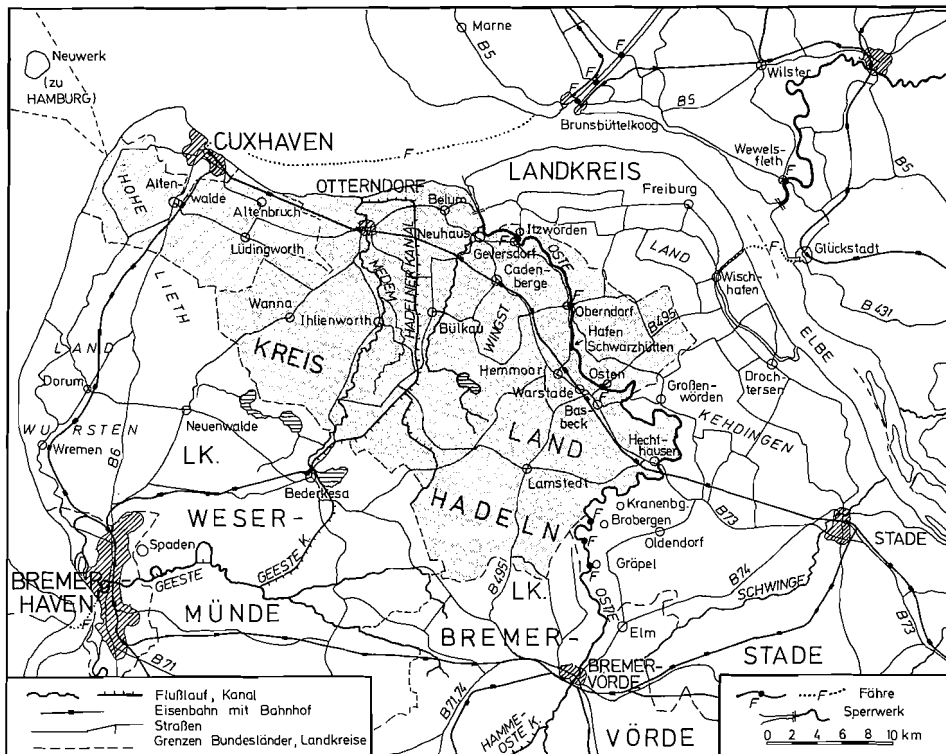


Abb. 1. Die Verkehrswege im Gebiet zwischen Elbe und Weser mit Kreis- und Landesgrenzen, Stand 1973. Die gestreift dargestellte Fläche wurde 1970 und 1972 der Stadt Cuxhaven zugeordnet. Die Verwaltungsreform führte zur Zusammenlegung der Kreise Land Hadeln und Wesermünde und der kreisfreien Stadt Cuxhaven zum neuen Landkreis Cuxhaven. Der Landkreis Bremervörde kam zum Landkreis Rotenburg/Wümme

er wurde 1946 der erste Ministerpräsident von Niedersachsen, nannte man diese neue Verwaltungseinheit „Kreis Land Hadeln“ mit Otterndorf als Kreissitz (Abb. 1). Mehr zur Geschichte in Lit. [1], [2], [3], [4].

Im Rahmen einer neuen Verwaltungsreform 1977 wurden neben der Auflösung der Bezirksregierung Stade, der Bezirk kam zu Lüneburg, auch die Landkreise neu geordnet. Bereits 1937 wurde die Stadt Cuxhaven wieder der Provinz Hannover zugeordnet im Tausch gegen Harburg, das zu Hamburg gelangte. Zum 1.8.1978 wurde die kreisfreie Stadt Cuxhaven mit dem Kreis Land Hadeln und dem Kreis Wesermünde (Kreissitz bisher Bremerhaven im Bundesland Bremen) zum neuen Landkreis Cuxhaven zusammengelegt. Seine Fläche ist fast so groß wie das Saarland. Bereits 1970 und 1972 gingen einige westlich gelegene Gemeinden des Kreises Land Hadeln an die Stadt Cuxhaven. Das „Land Hadeln“ wird nur noch als geschichtlicher Begriff erhalten.

### **Die Verkehrsverhältnisse im Raum der unteren Oste in geschichtlichen Betrachtung**

Die Oste, als linker Nebenfluß der Elbe, durchfließt im Unterlauf fruchtbares Marschenland und ist bis zur Flutgrenze am Mühlenwehr Bremervörde eingedeicht. Die heutigen Deiche entstanden nach der Flut von 1825. Die Sturmflut von Februar 1962 brachte noch höhere Wasserstände mit Deichbrüchen weit im Hinterland. Der Wasser- und Bodenverband Oste baute 1964/68 ein Sperrwerk, das bei Hochfluten geschlossen werden kann. Sonst bleibt die offene Flußmündung; die Fließrichtung und die Wasserstände der Oste werden durch die Gezeiten bestimmt. Die Deiche werden weiterhin in Ordnung gehalten (Lit. [2], [3]).

Durch den großen Brand in Hamburg 1842 begann eine Blütezeit der vielen Ziegeleien der Ostemarsch, deren Produkte vorwiegend auf dem Wasserweg mit Elbe-Ewern mit bis zu 150 t Ladungsvermögen versandt wurden. Rund 12000 ein- und ausfahrende Schiffe, darunter 312 Dampfschiffsfahrten, passierten 1889 die Ostemündung. Meist wurde gesegelt, aber auch die Gezeitenströmungen zur Schiffsbewegung genutzt. Die Bahnstrecke Stade-Cuxhaven, 1881 fertiggestellt, überquert bei Hechthausen die Oste. Die schmalspurige Kehdinger Kreisbahn fuhr von 1899 bis 1936 von Stade über Freiburg bis Itzwörden, gegenüber Geversdorf. Erst der Lkw-Verkehr führte zu dem großen Rückgang im Verkehrsaufkommen der Schifffahrt (Lit. [2], [6]).

Bis zur Stilllegung des Zementwerkes Hemmoor Ende 1983, es lieferte einst Zement für die Freiheitsstatue in New York, hatte der Werkshafen Schwarzhütten ein Ladungsaufkommen von jährlich 0,1–0,3 Mio. t, den kleine Küstenmotorschiffe bei günstigen Tidewasserständen anlaufen konnten. Der Hafen Bremervörde hat keine Bedeutung mehr. In Geversdorf arbeitet noch eine kleine Werft, noch ist dort der Fischkutter GEV 1 beheimatet. Dagegen wird der zur Entwässerung 1853/54 gebaute Hadelner Kanal von Frachtschiffen unter Mitbenutzung der Geeste als Verbindung Bremerhaven-Elbe befahren. Rund 0,3 Mio t gehen pro Jahr diesen Weg. Die heutige Bundeswasserstraße Oste dient zunehmend dem Sportbootverkehr.

Für den Landverkehr bildete die Oste ein natürliches Hindernis. Bei Kranenburg gab es eine Zugbrücke, die Tillys Truppen 1628 zerstörten, und in der Schwedenzeit bei Hechthausen eine Schiffbrücke. Die wichtigsten Fährplätze, sie lassen sich bis zum Dreißigjährigen Krieg nachweisen, entstanden in Geversdorf, Oberndorf, Osten und Hechthausen

(Lit. [2]). Eine Fahrpost, eingerichtet Ende des 17. Jahrhunderts, hat die Oste bei Neuhaus überquert (Lit. [5]). 1912 gab es folgende Übergänge (Lit. [7]):

Flußkilo- meter	Ort	Art der Fährre
0,0	Flußmündung i.d. Elbe	
4,8	Neuhäuser Deich	Bootfähre
7,3	Dingwörden	Bootfähre
9,9	Geversdorf	Prahm- und Bootfähre
15,5	Mannhausen	Prahm- und Bootfähre
18,2	Oberndorf	Prahm- und Bootfähre
25,7	Osten	Schwebe- und Bootfähre
30,2	Sethlerhemm	Prahm- und Bootfähre
34,6	Großenwörden	Bootfähre
37,7	Kleinwörden	Prahm- und Bootfähre
41,3	Hechthausen	Prahm- und Bootfähre
42,5	Hechthausen	Eisenbahndrehbrücke
46,0	Cranenburger Fährre	Prahmfährre
53,3	Brobergen	Prahmfährre
56,5	Schönau	Prahmfährre
59,0	Gräpel	Prahmfährre
64,3	Niederochtenhausen	Bootfähre
71,0	Bremervörde	

Die Prahmfährren, die auch Fahrzeuge übersetzen konnten, waren Seilfährren, während die Bootfährren nur zur Personenbeförderung meist freifährrend waren, d.h. die Kähne wurden gerudert oder gewirgt.

Oberhalb des Hafens der Zementwerke hatte der Schiffsverkehr stark abgenommen. Die vielen Ladestellen im Oberlauf wurden kaum noch genutzt. Als Ersatz der Fährre Hechthausen baute man dort 1935 eine Brücke mit niedriger Durchfahrthöhe für die Schifffahrt. Zur Finanzierung erhob man hier bis 1945 Brückengeld. Die Schwebefährre Osten (Lit. [8]) mußte 1909 noch mit einer Durchfahrthöhe von rund 30 m gebaut werden, damit die Segelschiffe passieren konnten. Auch die Bahn ersetzte kurz nach dem Bau der Straßenbrücke ihre Drehbrücke durch ein festes Bauwerk (Lit. [2]). Später entstanden noch weitere Kahnfährren, zwei zwischen Oberndorf und Osten in Niederstrich und Achthöfen und zwei weitere bei Niederochtenhausen. Die Fährre Dingwörden bekam einen Prahm. Nach 1960 gaben alle Kahnfährren und u.a. auch die Prahmfährre Sethlerhemm auf. Die Schwebefährre wurde 1974 stillgelegt, als die neue Brücke mit 4,80 m Durchfahrthöhe für die Schifffahrt bei MTH fertig wurde. Die Fährre in Oberndorf (Abb. 2) fuhr bis 1977, auch dort entstand eine Brücke. Die der Landwirtschaft dienenden Interessentenfährren oberhalb von Hechthausen fahren noch heute (1984). In Brobergen verwendet man den früheren Motorprahm aus Geversdorf, während die Anlagen in Schönau und Gräpel mit der früheren Fährre in Oberndorf zu vergleichen sind. Ein Planfeststellungsverfahren zum Bau einer Brücke in Geversdorf wurde bereits 1967 abgeschlossen, aber die dortige



Motorseilfähre fährt noch immer. Das Fährrecht besitzt das Land Niedersachsen, ist aber an Ferdinand Lühmann verpachtet. Der Brückenbau in Osten führte zu einer Verlagerung der Verkehrsströme. Lastzüge, die bisher aus dem Raum Bremerhaven und Cuxhaven als Zugang zur Elbe-Fähre Glückstadt-Wischhafen die Oste im Unterlauf

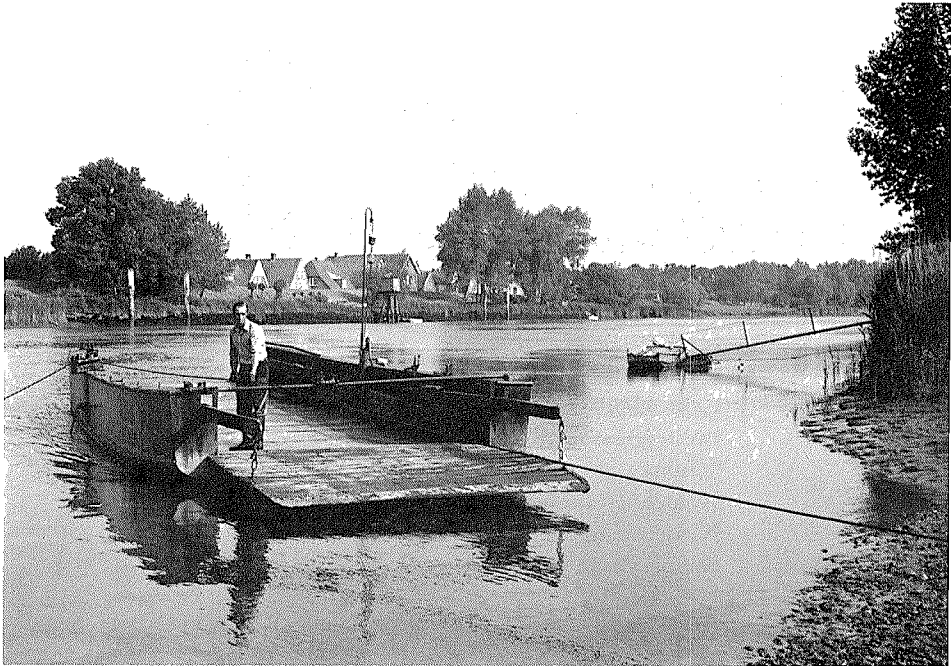


Abb. 2. Seilfähre Oberndorf. Blickrichtung zur Flußmündung. Fährprahm kommt im Ebbstrom zum rechten Flußufer (Bentwisch). Kurz vor dem Anlegen hängt der Fährmann (F.W. Jarck) das Seil aus der Mittelrolle aus. Im Hintergrund 200 m unterhalb der Fähre erfolgte 1976/77 ein Brückenbau

überqueren mußten, konnten wegen der geringen Tragfähigkeit der Schwebefähre (18 t) nur über Geversdorf fahren. Diese 30-t-Fähre fuhr Tag und Nacht. Der Bau der Brücke in Oberndorf führte zu einem weiteren Rückgang der Einnahmen, so daß das Land den Betrieb subventionieren muß. Die Motorseilfähre Geversdorf (Betriebszeit z.Z. 6.00 bis 23.00) ist die letzte ihrer Art in der Bundesrepublik (Abb. 3). Eine ganz ähnliche Fähre über die Stör bei Wewelsfleth in Schleswig-Holstein wurde vor einigen Jahren stillgelegt. Oberhalb von Hechthausen kann heute die Oste auf einer Flußstrecke von 30 km nicht überquert werden. Es gibt keinen öffentlichen Übergang. Viele der heute verschwundenen Prahm- und Bootfähren waren sogenannte Interessentenfähren.

#### Zur Geschichte der Fähre Oberndorf

Fähren anzulegen und zu unterhalten gehörte anfangs zu den Hoheitsrechten der Landesherren. Später wurden die Rechte z.B. an Adelsgeschlechter verliehen oder verschenkt



Abb. 3. Motorseilfähre Geversdorf. Blick in Richtung Ostufer. Mit einer motorgetriebenen Waspumpe wird bei fallendem Wasserstand der Schlick weggespült. Dieses „Speckenspülen“ ermöglicht einen gefahrlosen Zugang. Rechts das dicke Führungsseil mit dünnem Zugseil, das über eine Spillwinde läuft. Diese Winde wird durch einen Dieselmotor angetrieben, der Prahm läuft über Laufrollen am Führungsseil entlang

(Lit. [2]). Aus einem Visitationsbericht des Jahres 1712<sup>1</sup> geht hervor, daß zu dieser Zeit die Kapelle (Kirche) und Schule zu Ottersberg (gelegen zwischen Bremen und Rotenburg/Wümme) bereits die Gutsherrenschaft zu der Kirchenfähre zu Oberndorf besaß. Die Nachbarfähre in Osten war dagegen damals schon eine freie Fähre. Nach dem Kirchenlagerbuch von Otterstedt (Ottersberg gehörte hierzu) wurde die Fährgerechtigkeit in einer Art Erbpacht 1832 von C.H. Heinsohn als Nachfolger von Thomas Heinsohn an Friedrich v. Borstel vom Stader Außendeich verkauft. Die Gutsherrenschaft selbst wurde 1865 mit Genehmigung des Königlichen Konsistoriums zu Stade vom 15. Dez. 1864 und unter Bestätigung der Königlichen Ablösungs-Kommission zu Neuhaus a.d. Oste vom 24. Mrz. 1865 unter Zahlung von 900 Talern vollständig abgelöst. Das Fährrecht vererbte sich über den Sohn v. Borstel durch Einheirat an Wilhelm v. See, der neben Land- und Gastwirtschaft auch eine Kornbrennerei betrieb. Eine Tochter v. See heiratete Gustav Jarck, dessen Sohn Friedrich Wilhelm um 1950 die Fähre übernahm. Sein Fährrecht reichte bis zu den Nachbarfähren Mannhausen und Niederstrich. Nur der Inhaber des

<sup>1</sup> Nach Auskunft Niedersächsisches Staatsarchiv Stade (Gesch. Z.: 1468/84).

Fährrechts durfte in einem festgelegten Flußbereich Personen und Güter gegen Entgelt übersetzen. Früher im 19. Jahrhundert wurde diese Fähre Kirchen- und Totenfähre genannt, weil Kirchenbesucher vom anderen Ufer und Trauerzüge die Oste überqueren mußten.

Es galten ab 1963 folgende Tarife (Auszug), genehmigt von der Bezirksregierung Stade:

1 Person	0,15 DM	(zusätzliche Personen in den Fahrzeugen wurden gesondert berechnet.)
1 Pferd	0,45 DM	
Pkw je nach Größe	1,00 bis 1,30 DM	
Schlepper	2,00 bis 2,50 DM	
Anhänger	1,50 bis 2,00 DM	
Monatskarte für 1 Person	4,00 DM	
Desgl. mit Fahrrad	7,00 DM	
Monatskarte f. Pkw.	25,00 bis 28,00 DM	

Nach einem Reichsgesetz von 1871 mußten Personen mit hoheitsrechtlichen Aufgaben und Postbeamte im Dienst kostenlos befördert werden.

Nach Eröffnung der Brücke in Osten gingen die Einnahmen sehr zurück. Die Gemeinde Oberndorf bzw. Samtgemeinde Am Dobrock gab einen Zuschuß, sonst hätte die Fähre aus Kostengründen nicht mehr fahren können. Ihr Betrieb erfolgte in der Regel jeden Tag von 5–24 Uhr. Die Fährleute arbeiteten in drei Schichten: 1. 7.30–12.30, 2. 12.30–18.30, 3. mit Nachtbereitschaft 18.30–7.30 Uhr. Die Fährleute kannten ihre regelmäßigen Fahrgäste. Wenn jemand abends noch nicht zurück war, wartete der Fährmann von sich aus auf den Nachzügler. Sonderfahrten während der Nacht kosteten 10,00 DM.

Die Aufsicht der Fähre lag beim damaligen Wasser- und Schiffsamtsamt Stade. Die Fährleute mußten einen Fährführerschein haben.

Mit Unterstützung des Land Hadeln Kreises baute die Samtgemeinde rund 200 m flußabwärts der alten Fährstelle eine einspurig zu befahrene zweiseitige Klappbrücke für Fahrzeuge bis zu 30 t mit einer lichten Durchfahrtsbreite für die Schifffahrt von 22 m. Die Brücke wurde am 9. Mai 1977 feierlich eröffnet. Die Fähre stellte 5 Stunden vorher ihren Betrieb ein. Weil in den letzten Jahren öffentliche Zuschüsse gewährt wurden, hielt man die Zahlung einer Entschädigung zur Ablösung des Fährrechts für nicht erforderlich. Als Brückenwärter wurden Rentner eingestellt, und die Öffnungszeiten betragen im Sommer täglich von 6.30 bis 19.30 und im Winter von 8.00 bis 17.00 Uhr. Nach Anmeldung wird für Berufsschiffer die Brücke auch außerhalb dieser Zeiten geöffnet.

Der Fährprahm, 1911 von der Schiffswerft Schwieger in Achthöfen für 5 800 Goldmark geliefert, wurde an die Fördergesellschaft zur Erhaltung der Schwebefähre Osten e.V. verkauft. Dieser Verein bemüht sich um die Erhaltung des technischen Baudenkmals Schwebefähre Osten.

#### Zur Entstehung des Films

Nichtfreifahrende Fahren im Tidebereich, deren Prahm an einem im Flußboden verlegten Seil oder an einer Kette durch die Strömung entlang getrieben wird, gibt es nur noch an der Oste. In Ostfriesland fährt auch heute noch eine handbetriebene „Pünke“, die in

den Sommermonaten die Jümme bei Wiltshausen überquert. Da das Ende des Fährbetriebes in Oberndorf abzusehen war, und die Schwebefähre in Osten ebenfalls stillgelegt und abgebrochen werden sollte, entstanden Filme über diese ganz unterschiedlichen Fahren. Mit Unterstützung durch die Stiftung Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven, wurden die Aufnahmen von den Fahren durch das Institut für den Wissenschaftlichen Film, Göttingen, durchgeführt. Für die Zukunft erscheint es sinnvoll zu gg. Zeit die Betriebsweise der Gierfahren an der Weser und Donau in wissenschaftlichen Filmen zu erfassen. Diese Fahren werden mit einem Hochseil betrieben. In Flußläufen mit unterschiedlichen Strömungsrichtungen, hervorgerufen durch den Einfluß der Ebbe und Flut, können Hochseile nicht verwendet werden. Ein Prahm würde bei Wechsel der Strömung abtreiben. Auch die Zahl der gierenden Hochseilfahren geht laufend zurück, weil an vielen Stellen Brücken gebaut werden.

Kamera: Arriflex 16 Standard, Bolex H 16 Reflex; Filmmaterial: Eastman Color Negativ Typ 7247; Aufnahme: J. Weiss (IWF) und D. Luckmann am 20.–21. Juni 1974 (Fährmann Hermann Hagemann und Fährbesitzer Friedrich Wilhelm Jarck).

## Filmbeschreibung

### Wortlaut des gesprochenen Kommentars

Die Prahmfähre über die Oste in Oberndorf im Kreis Land Hadeln ist eine Gierfähre, die in besonderer Weise betrieben wird, weil durch Ebbe und Flut die Strömungsrichtung des Flusses in regelmäßigen Zeitabständen wechselt.

Das Wasser reicht bis zur Deichlücke, wenn der Fährmann morgens gegen 5 Uhr zur Fähre kommt. Die Vorbereitungen für die erste Überfahrt müssen getroffen werden. Über Nacht ist die Fähre mit einer Kette an dem im Flußboden liegenden Fährseil befestigt. Mit einem Motorboot gelangt der Fährmann zu der im Strom liegenden Fähre. Wegen des Gezeitenwechsels in der Nacht muß der Prahm zunächst gedreht werden, denn die Laufrollen müssen immer der Flußströmung zugewandt sein. Nach Lösen der Kette wird das Seil ausgehängt und der Prahm um die Hauptrolle gedreht. Die Fähre hängt am Seil und kann daher nicht durch die Strömung abgetrieben werden. Die Drehbewegung wird durch Festhalten des Seiles abgefangen. Von Hand wird die Fähre dann ans Ufer gezogen.

Die Fähre läuft am Seil im Ebbstrom zum anderen Ufer. Der erste Fahrgast wird morgens von Bentwisch nach Oberndorf übergesetzt. Das Wasser der Oste fließt jetzt in Richtung zur Küste.

Drei Fährleute wechseln in drei Schichten einander ab. Im Fährhaus steht dem Mann während der Nachtschicht eine Fährstube zur Verfügung.

Auf dem Schulweg nach Oberndorf müssen Kinder, die zu Fuß, mit Fahrrädern oder mit Kleinbussen aus den umliegenden Orten kommen, die Fähre benutzen. Nur morgens und am späten Abend wird vorwiegend zu festgelegten Zeiten übergesetzt. Sonst fährt man je nach Bedarf. Bei den Fahrten mit den Schulkindern wird von der Schule eine Aufsichtsperson gestellt, die auf die jüngeren Kinder aufzupassen hat. Der Wasserstand der Oste ist inzwischen gefallen und die mit Schotter angefüllte Auffahrt zwischen Deichlücke und dem Wasser ist größer geworden. Die Fähre liegt weiter zur Strommitte. Der

Zugang zur Fähr führt durch die Deichlücke. Bei Sturmflut mußten vor Erbauung des Sperrwerkes an der Ostemündung die Deichlücken durch Nutenbretter verschlossen werden. Diese Überfahrt mit den Schulkindern erfolgt zur Zeit des Schichtwechsels mit zwei Fährleuten. Das Übersetzen kann beginnen.

Der Prahm liegt auf und muß angeschoben werden. Der andere Fährmann zieht inzwischen von Hand die Fähr in die Strömung. Der in eine Schräglage zur Flußströmung gebrachte Prahm wird durch die Strömung am Fährseil entlanggetrieben. Die Fähr giert im Ebbstrom zum anderen Ufer. Das Seil ist quer durch den Fluß gelegt und an den Deichmauern befestigt. Die Fähr wird über Rollen am Seil geführt, das eine Länge von 110 m hat. Es muß zweimal im Jahr erneuert werden. Die Länge der Fährstrecke beträgt je nach Wasserstand 60–90 m.

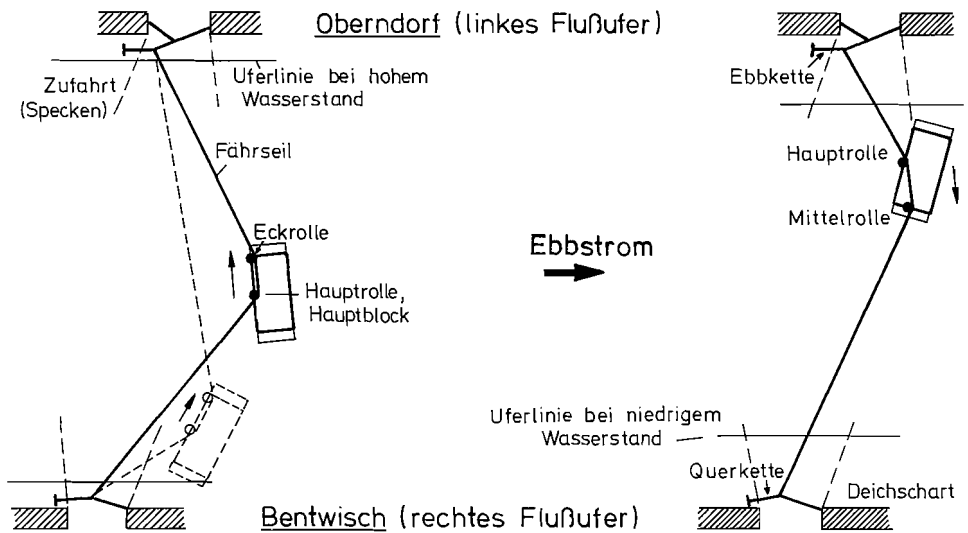


Abb. 4. Fähr Oberndorf. Lage des Fährseils bei Ebbstrom. Mit der Ebbkette und Querkette wird das Seil in eine Lage flussaufwärts gehalten. Der Prahm rollt erst mit der Strömung talwärts, die spätere Schräglage zur Strömung bringt den Prahm zum linken Flußufer (linkes Bild). Für die Gegenrichtung wird die Schräglage durch Umhängen von Eckrolle in Mittelrolle geändert (rechtes Bild). Diese Fahrweise erfolgt etwa seit 1940 nach einer Generalreparatur des Prahms. Zuvor wurde mit 2 Eckrollen, bzw. in Gegenrichtung mit einer Eckrolle und der Mittelrolle gefahren. Abb. nicht maßstäblich

Zur Rückfahrt von Oberndorf nach Bentwisch wird eine Stange mit einer Seilrolle herübergeklappt, da das Seil in der anderen Fahrtrichtung über diese Rolle geführt werden muß. Der Klappenbaum wird eingehängt und das Seil von der Eckrolle abgelegt. Die Fähr wird so lange angeschoben, bis sie frei schwimmt. Nun wird das Seil, das nur auf der Hauptrolle aufliegt, mit einem Handhaken hochgenommen und auf die Seitenwand aufgelegt. Das Seil wird in die Mittelrolle eingehängt; dadurch wird die Fähr in eine Schräglage zur Strömung gebracht. Damit die Fähr noch stärker von der Strömung

getrieben wird, läßt man ein Schwert herunter. Mit einem Fährknüppel wird der Prahm vom Ufer weggezogen, bis er von der Strömung erfaßt wird. Das im Flußboden liegende Seil läuft erst über die Mittelrolle und dann über die Hauptrolle, auch Hauptblock genannt.

Der Fährprahm ist aus Eisen und wurde 1911 gebaut. Er ist ohne die Fährklappen 14 m lang, 4,80 m breit und hat eine Tragfähigkeit von 6 ½ t. Früher wurde ein Prahm aus Holz verwendet.

In Ufernähe läßt die Strömung nach und der Fährmann muß wieder von Hand die Fähre ziehen. Die hölzernen Fährknüppel werden von dem Fährmann selbst angefertigt. Das Schwert wird hochgezogen, und beim Erreichen des Ufers legt der Fährmann das Seil um einen Haken, damit die Fähre nicht abtreiben kann. Nach Aushängen des Klappenbaums wird die Stange mit der Mittelrolle wieder zur Seitenwand herübergeschwenkt.

Dieser Fährmann ist Eigentümer der Fähre und Inhaber des Fährrechts, das über mehrere Generationen vererbt worden ist.

Durch die Nähe der Küste beträgt der Wasserstandsunterschied zwischen Mittlerem Hochwasser und Niedrigwasser 2,40 m. Die Anlegestelle der Fähre verschiebt sich dadurch um rund 15 m. Bei der Flutströmung steigt das Wasser 5 Stunden, dagegen fällt bei Ebbe das Wasser 7½ Stunden, wobei es wieder zur Ostemündung fließt. Bei fallendem Wasserstand muß die mit Schotter befestigte Uferauffahrt, der sog. Specken, von zurückbleibendem Schlick nach fast jeder Überfahrt gereinigt werden. Durch dieses „Speckenspülen“ wird ein gefahrloser Zugang zur Fähre ermöglicht. Bei ablaufendem Wasser sind längere Betriebspausen zu vermeiden. Nur während der Nacht ist die Fähre fünf Stunden nicht in Betrieb. Die Zufahrten zur Fähre sind steil. Mit Handwinden, die in der Nähe der Deichlücken stehen, können z.B. Fuhrwerke hochgezogen werden. Die Schifffahrt wird durch das Fährseil nicht behindert, wenn der Fährprahm am Ufer liegt.

Die Fähre kommt von Oberndorf herüber. Jetzt beim Wechsel von Ebbe zu Flut steht das Wasser still und der Prahm muß mit der Hand gezogen werden. Durch die aufkommende Flut wechselt die Strömungsrichtung des Wassers. Der Fährmann beginnt die Fähre zu drehen, indem er das Seil aus der Mittelrolle aushängt. Fahrzeuge dürfen dabei nicht auf der Fähre sein. Das Wasser steht nur wenige Minuten still. In dieser Zeit muß der Prahm gedreht werden. Der Lampenmast zur Kennzeichnung der Fähre bei Dunkelheit muß beim Drehen angehoben werden. Durch den Schwung dreht der Prahm jetzt von selbst. Die Seilrollen sind wieder der Strömung zugewandt. Die Fähre wird mit der Hand an das Ufer gezogen. Das Fährseil muß am Ufer versetzt werden, da die Fähre jetzt an der anderen Seite des Seiles geführt wird. Durch Losmachen einer Querkette wird das Seil in eine Lage weiter flußabwärts gebracht.

Die Fährklappe liegt auf der Böschung auf. Sie ist wie die Fähre selbst mit Bohlen ausgelegt. Bereits beim Anschieben dreht der Fährmann den Prahm in die gewünschte Richtung. Die in die Strömung des zulaufenden Wassers liegende Fähre zieht am Seil. Um den Prahm noch weiter zu drehen, holt der Fährmann das Seil hoch und hängt es in die Mittelrolle ein. Das an einer Kette hängende Schwert wird heruntergelassen. Es ist 3 m lang und ½ m breit. Im Flutstrom giert die Fähre in einem Flußaufwärts gerichteten Bogen zum anderen Ufer. Die sog. Ebbkette wird bei Flut nicht benötigt und an der Mauer aufgehängt.

Mit dieser Kette, der Flutkette, wird das Seil um einige Meter flußabwärts herübergezogen, damit der Prahm im Bereich der Auffahrtrampe anlegen kann. Gegenüber der Deichlücke von Oberndorf sieht man die Deichlücke von Bentwisch mit dem Fährhaus dahinter.

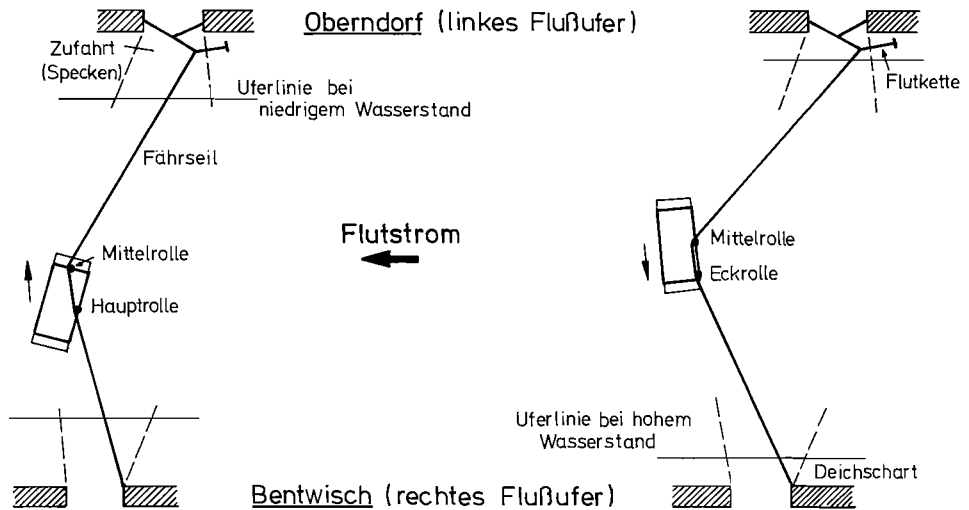


Abb. 5. Fähre Oberndorf. Lage des Fährseils bei Flutstrom. Mit der Flutkette wird das Fährseil in eine Lage flußabwärts gehalten. Der Prahm, eingehängt in Mittelrolle und Hauptrolle, giert zum linken Flußufer (linkes Bild). Für die Gegenrichtung wird die Mittel- und Eckrolle verwendet (rechtes Bild). Wenn bei plötzlichem Seilriß der Fährmann den Prahm am Seil nicht festhalten kann, wird ein Anker geworfen. Bei geringer Strömung und schwerer Beladung des Prahms wird an Stelle des Handantriebs manchmal ein Außenbordmotor verwendet. Abb. nicht maßstäblich

Die Fähre kommt in der Flutströmung von Oberndorf herüber. Bei dieser Fahrtrichtung wird das Seil über die Hauptrolle und die Eckrolle geführt. Jetzt ist niedriger Wasserstand. Aber einige Stunden später reicht das Wasser bis an die Deichlücke, so daß der Fährmann genau anlegen muß. Bei Hochflut ragen die Klappen sogar in die Deichlücken hinein. Die Fähre kann nicht mehr allein aus den Fährgeledeinnahmen betrieben werden. Es wird ein Zuschuß aus öffentlichen Mitteln gewährt, um den Fährverkehr über die Oste in Oberndorf auch weiterhin zu ermöglichen.

#### Literatur

- [ 1 ] BRÜNING, K., und H. SCHMIDT (Hrsg.): Handbuch der historischen Stätten Deutschlands. Bd. 2: Niedersachsen und Bremen. 4. Aufl. Stuttgart 1976.
- [ 2 ] KLENCK, W.: Heimatkunde des ehemaligen Kreises Neuhaus an der Oste. Lamstedt 1957.

- [ 3] LEMBKE, R. (Hrsg.): Kreis Land Hadeln, Geschichte und Gegenwart. Otterndorf 1976.
- [ 4] RÜTHER, E.: Hadler Chronik, Quellenbuch zur Geschichte des Landes Hadeln. Nachdruck Bremerhaven 1979 (1. Aufl. 1932).
- [ 5] SEGELKEN, J.: Die Anfänge des Fuhr- und Postwesens in den Herzogtümern Bremen und Verden zur Zeit des Dreißigjährigen Krieges und in der Schwedenzeit. Jb. d. Männer vom Morgenstern 32 (1951), 122–148.
- [ 6] WOLFF, G.: Deutsche Klein- und Privatbahnen. Teil 2: Niedersachsen. Gifhorn 1973.
- [ 7] NN.: Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 3. Teil: Das Elbe-Gebiet. Bearbeitet von der Königlichen Strombauverwaltung in Magdeburg. Berlin 1912.

#### **Filmveröffentlichung**

- [ 8] LUCKMANN, D., und INST. WISS. FILM: Schwebefähre über die Oste, Baujahr 1909, Osten (Land Hadeln). Film E 2233 des IWF, Göttingen 1977. Publikation von D. LUCKMANN, Publ. Wiss. Film., Sekt. Techn. Wiss./Naturw., Ser. 3, Nr. 27/E 2233 (1977), 16 S.

#### **Abbildungsnachweis**

Abb. 1, 4, 5: Zeichnung D. LUCKMANN; Abb. 2, 3: Foto D. LUCKMANN (1974).



## ENCYCLOPAEDIA CINEMATOGRAPHICA

Die internationale ENCYCLOPAEDIA CINEMATOGRAPHICA (EC) wurde 1952 gegründet. Sie hat die Aufgabe, wissenschaftliche Film- und Videodokumente zu sammeln und für Forschung und Lehre nutzbar zu machen. Über die Aufnahme der Dokumente in die ENCYCLOPAEDIA CINEMATOGRAPHICA entscheidet unter Vorsitz des Editors der Redaktionsausschuß, ein internationales Gremium von Wissenschaftlern und Fachleuten für den wissenschaftlichen Film. EC-Archive in aller Welt machen die ENCYCLOPAEDIA CINEMATOGRAPHICA der internationalen Wissenschaft verfügbar.

The international ENCYCLOPAEDIA CINEMATOGRAPHICA (EC), founded in 1952, has the task to collect scientific film and video documents, and to render them useful to research and teaching. Under the leadership of the editor the editorial board, an international committee of scientists and scientific film experts, decide about the acceptance of documents in order to make them available through EC-archives all over the world.

L'Encyclopédie internationale du film ENCYCLOPAEDIA CINEMATOGRAPHICA (EC), fondée en 1952, a pour but de collectionner des documents scientifiques du film et de la vidéo et de les rendre utiles à la recherche et à l'enseignement. C'est sous la présidence de l'éditeur que le comité de rédaction, un cercle international de scientifiques et d'experts du film scientifique, décide l'acceptation des documents pour les rendre accessibles dans le monde entier par l'intermédiaire des archives de l'EC.